

Пути предотвращения ДТП в крупных городах

А.Ю. ЯКИМОВ, зам. начальника департамента ОБДД МВД России, профессор, действ. член РАТ, д.ю.н.

В.Д. КОНДРАТЬЕВ, начальник Научно-исследовательского центра проблем БДД МВД России, действ. член РАТ, к.т.н.

Е.А. СМИРНОВ, зам. начальника отдела Департамента ОБДД МВД России

Предупреждение аварийности, обеспечение удобства перевозок пассажиров и грузов в городах, особенно крупных, характеризующихся высокой интенсивностью дорожного движения, является одной из важнейших социально-экономических проблем.

Сложность обстановки с аварийностью и наличие тенденций ее дальнейшего ухудшения во многом определяются постоянно возрастающей мобильностью населения при уменьшении доли перевозок на общественном транспорте, увеличивающейся диспропорцией между увеличением числа автомобилей и приростом протяженности УДС, не рассчитанной на современные транспортные потоки. Так, за последнее десятилетие парк автотранспортных средств увеличился более чем в два раза, а протяженность городских улиц и дорог — всего на 4,5%.

С учетом перспектив автомобилизации российских городов, уже сегодня требуется пересмотреть всю стратегию их развития с точки зрения организации движения транспорта и пешеходов. В первую очередь это касается разработки генеральных планов, на основе которых формируются структура и протяженность УДС городов.

Опыт европейских стран, Южной Америки, США и Канады показывает, что даже при уровне автомобилизации 800–1000 авт./1000 жит. возможно эффективное решение транспортных проблем городов. Для этого предусматривается строительство сети внеуличных скоростных магистралей, выполняющих основную транспортную работу по внешним связям города и одновре-

менно позволяющих «обходить» территории с высоким уровнем загрузки движением. Указанные проблемы решаются также за счет разукрупнения коммунально-складских и производственных зон, строительства объездов городов, позволяющих исключить транзитное движение транспорта, и т.д.

Не исключается и принятие непопулярных мер по ограничению въезда в центры городов: установление платы за въезд и стоянку транспортных средств в центре города и устройство перехватывающих стоянок рядом со станциями метрополитена, крупными остановочными пунктами общественного транспорта. Причем плата на таких стоянках должна быть значительно ниже, чем в центре.

Например, в феврале 2003 года в Лондоне была введена в действие дорожно-ценовая система, охватывающая его центральную часть площадью около 25 кв. км, что примерно соответствует площади зоны внутри Садового Кольца. Водителям приходится платить 5 фунтов при въезде в эту зону с 7.00 до 18.30. Показатель заторов в центре Лондона, измеряемый количеством часов, проведенных транспортными средствами в дорожных пробках, снизился на 20–30%.

В Гонконге и Сингапуре увеличение втрое транспортного налога привело к тому, что 14% автомобилистов в течение года продали свои машины. В Афинах запрет на использование автомобилей

действует по принципу учета номерных знаков. По четным дням право пользоваться автомобилем предоставлено обладателям номеров с четной последней цифрой, по нечетным дням — наоборот.

Однако в нашей стране вопросу совершенствования организации дорожного движения до сих пор не уделяется должного внимания. Отсутствует упорядоченная структура государственного управления в этой сфере. Финансирование работ по внедрению технических средств организации движения, как правило, осуществляется по остаточному принципу и составляет 10–20% от потребности. Целевое финансирование мероприятий не предусмотрено.

Недостаточно используются такие меры, как ограничение доступа транспортных средств на определенные территории города, введение жилых и пешеходных зон, запрещение или ограничение движения грузового транспорта, зональные ограничения скорости, реверсивное регулирование движения, адаптивное сетевое управление транспортными и пешеходными потоками с использованием автоматизированных систем управления движением, информационное обеспечение участников движения и т.д.

Вследствие этого проводимые мероприятия в сфере организации движения, как правило, локальны, плохо взаимосвязаны и не образуют единой системы.

Уровень оснащения городов техническими средствами организации дорожного движения остается низким. Установлены и находятся в эксплуатации более 15 тыс. светофорных объектов и 1,35 млн. дорожных знаков, что составляет, соответственно, 30% и 20% от необходимого количества.

Большинство автоматизированных систем управления движением имеют физически и морально устаревшее оборудование. Только 15% светофорных объектов включены в автоматизированные системы регулирования. В то же время практика показывает, что внедрение автоматизированных систем управления движением позволяет снизить задержки в движении транс-

СТАТИСТИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

В Российской Федерации более 60 млн. человек городского населения подвержены повышенному риску участия в дорожно-транспортных происшествиях (далее — ДТП), который в 8–10 раз превышает аналогичный показатель для городов промышленно развитых стран.

В течение 2005 г. на улично-дорожной сети (далее — УДС) городов и населенных пунктов Российской Федерации зарегистрировано 160 970 (+8,2%) ДТП, в которых 15 948 (-5,3%) человек погибли и 188 420 (+10,5%) получили ранения.

Семь из десяти происшествий случается на городской улично-дорожной сети, в том числе около половины всех наездов на пешеходов.

Четвертая часть всех ДТП регистрируется на территории 12 крупнейших городов.



порта на 20–25%, сократить время поездки на 10–15% и уменьшить вредные выбросы на 5–10%.

Во многих странах с высоким уровнем автомобилизации в городских службах работают специальные подразделения, занимающиеся транспортными вопросами и, прежде всего, организацией дорожного движения. В задачи таких подразделений входит разработка и систематическое осуществление мероприятий по организации движения, повышению пропускной способности УДС, созданию удобств пользования дорогами.

Первые попытки такого рода сделаны и у нас в стране. Постановлением правительства Москвы от 17 декабря 1999 года № 1129 создан Центр организации дорожного движения. Указанное подразделение осуществляет координацию деятельности по вопросам, связанным с организацией дорожного движения. Он также выступает инициатором проведения исследований и мероприятий в области организации движения, планирования, проектирования и выполнения работ, необходимых для бесперебойного функционирования системы дорожного движения в Москве. Аналогичные органы действуют в Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Ростове.

Эффективность организации дорожного движения напрямую зависит от

полноты и качества ее нормативного правового регулирования.

Ведущая роль в правовом регулировании безопасности дорожного движения принадлежит федеральному закону

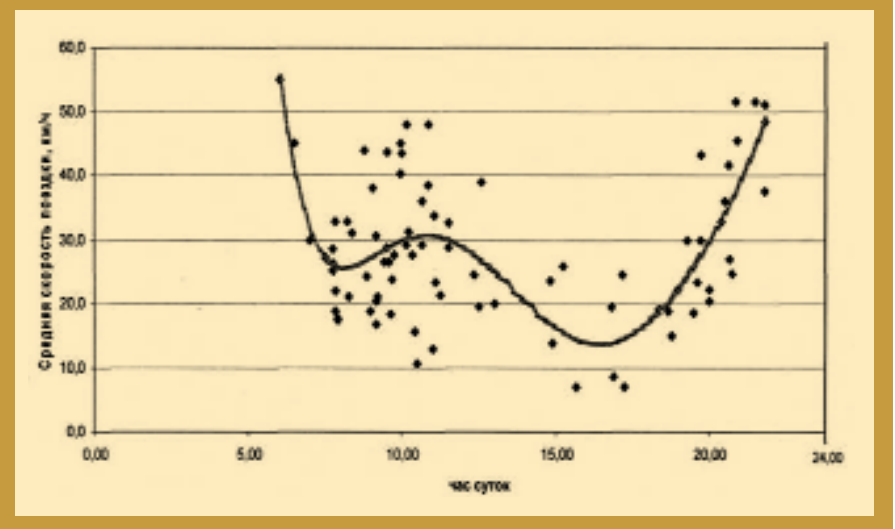
от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». Однако этот основополагающий закон носит во многом рамочный характер и поэтому лишь в общих чертах касается расп-

УРОВЕНЬ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ И СКОРОСТЬ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

В течение длительного времени расчетный уровень автомобилизации в нашей стране составлял не более 60 авт./1000 жит., что являлось основанием для соответствующего проектирования УДС. Однако к 2020–2025 гг. в российских городах ожидается уровень автомобилизации порядка 550 авт./1000 жит.

Сегодня в России средняя скорость движения транспорта снизилась на многих участках УДС почти на 40% и составляет в крупных городах 20–40 км/ч, в мегаполисах 15–30 км/ч, а в часы пик — до 10 км/ч.

На рисунке приведен график изменения средней скорости поездки в Москве в течение суток по результатам исследований, проведенных в конце декабря 2004 г.





ределения компетенции между федеральным центром, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления при осуществлении деятельности по организации дорожного движения.

Различные аспекты обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе связанные с организацией движения транспортных средств и пешеходов на УДС, не нашли достаточного отражения в федеральных законах от 22.09.1999 г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» и от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».

Градостроительный кодекс Российской Федерации также содержит лишь фрагментарные положения, регламентирующие деятельность соответствующих субъектов по организации дорожного движения.

Анализ существующего положения с организацией движения транспорта и пешеходов в городах, особенно в крупных, свидетельствует о необходимости:

- создания в структурах органов местного самоуправления подразделений по организации и безопасности дорожного движения, а также целевого финансирования мероприятий по совершенствованию организации дорожного движения за счет бюджетов субъектов Российской Федерации и бюджетов органов местного самоуправления;

- включения в систему долгосрочного градостроительного планирования механизмов резервирования земли и коридоров под магистральные улицы и дороги, а также под транспортную и дорожную инфраструктуру (развязки автомагистралей, стоянки автомобильного транспорта и др.);

- пересмотра планировки УДС в тех случаях, когда ее структура не позволяет пропускать современные потоки транспорта, в том числе путем развития кольцевых и хордовых дорог магистрального типа в увязке с общей планировкой УДС и прилегающих внегородских магистралей, формирования сети скоростных магистралей, проходящих вне действующих улиц через крупные города, а также строительства объездов, позволяющих исключить транзитное движение;

- скоординированного развития городского транспорта и УДС, включая

строительство скоростных городских дорог и скоростных видов общественного пассажирского транспорта;

- применения современных схем, средств и технологий организации дорожного движения;

- внедрения систем маршрутного ориентирования участников дорожного движения.

С учетом изложенного, принципиально важным является то, что в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 гг.», утвержденной постановлением правительства Российской Федерации № 100 от 20.02.2006 г., предусматривается целый комплекс организационно-планировочных и инженерных мер, направленных на совершенствование организации движения транспорта и пешеходов городах.



Оборудование и материалы для ремонта и строительства дорог

- Стальные дорожные ограждения барьерного типа (от У1 до У10)
- Представитель группы компаний "Стекло-Прогресс" по поставкам геосетки армирующей дорожной "Армдор"
- Габийные конструкции
- Осветительные опоры
- Изделия из резины и пластика

Россия, 196 084, Санкт-Петербург, Ново-Рыбинская 19/21, оф. 320
 Т/ф: +7 (812) 740-19-09, 335-97-31 Т/ф.: +7 (812) 716-92-55
<http://www.korvet.info>
 E-mail: info@korvet.info